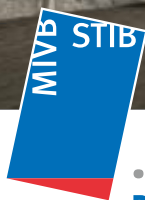


BEKNOPTTE GESCHIEDENIS VAN HET OPENBAAR VERVOER IN BRUSSEL



.brussels 
DAT ZIJN WIJ ALLEMAAL

BEKNOPTE GESCHIEDENIS

VAN HET OPENBAAR VERVOER IN BRUSSEL

Brussel en het openbaar vervoer zijn nauw met elkaar verbonden. De bloei van de stad en de opkomst van nieuwe wijken vielen doorheen de jaren samen met de uitbouw van het MIVB-net, evoluties in de dienstverlening en modernisering van het materieel.

Als vooraanstaande speler in de Brusselse mobiliteit droeg de MIVB altijd bij tot de groei van de stad en tot het behoud van het welzijn en de leefkwaliteit van haar inwoners. Tegelijk stimuleert het Hoofdstedelijk Gewest de groei van de MIVB.

Op de volgende bladzijden brengen we dat verhaal in kaart. We gaan terug tot vóór de oprichting van de MIVB op 1 januari 1954. Daarnaast zoomen we in op vandaag én de toekomst.

Goede reis aan boord van onze teletijdmachine.

I. DE OORSPRONG

EIND 19^{de} - BEGIN 20^{ste} EEUW

Koets van de Algemene
Maatschappij voor
'Economische Spoorwegen'
op het Sint-Joostplein
(tussen 1890 en 1909).

Zo sterk als een paard!

Hoe verplaatsten mensen zich vóór de industriële revolutie? Ze maakten gebruik van paardenkracht, natuurlijk. Paarden werden voor de kar gespannen én ingezet voor personenvervoer. In 1842 werd in Brussel de eerste aanvraag voor een busdienst ingediend. Die zogenaamde 'omnibus' werd door paarden voortgetrokken. Rond 1867-1868 waren er 7 omnibuslijnen. Alle trekpaarden hielden halt op de huidige locatie van de Brusselse Beurs.



Straatomnibus 371 (1893)
van 'Les Tramways Bruxellois' op
de lijn tussen de Brusselse Beurs
en Elsene. De voorloper van de
huidige lijn 71.

Het Beursplein op het einde
van de 19^{de} eeuw.



De eerste elektrische trams

Het allereerste gemotoriseerde trolleyrijtuig van België duikt op in het Luikse straatbeeld in 1893. Enkele maanden later worden de Brusselse lijnen op de lanen in de bovenstad elektrisch. In 1894 is het de beurt aan de lijnen die van het Stefaniaplein naar Ukkel rijden langs de Brugmannlaan. In 1899 krijgt Les Tramways Bruxellois, de voorloper van de MIVB, een concessie voor de exploitatie van het openbaar vervoer tot 31 december 1945, op voorwaarde dat er op alle lijnen van het net gebruik wordt gemaakt van elektrische tractie.



De tentoonstelling van 1910 in Solbosch met het interieur van een 'treintje'.



Het Zuidstation met een elektrische tram van Les Tramways Bruxellois uit het begin van de 20^{ste} eeuw.



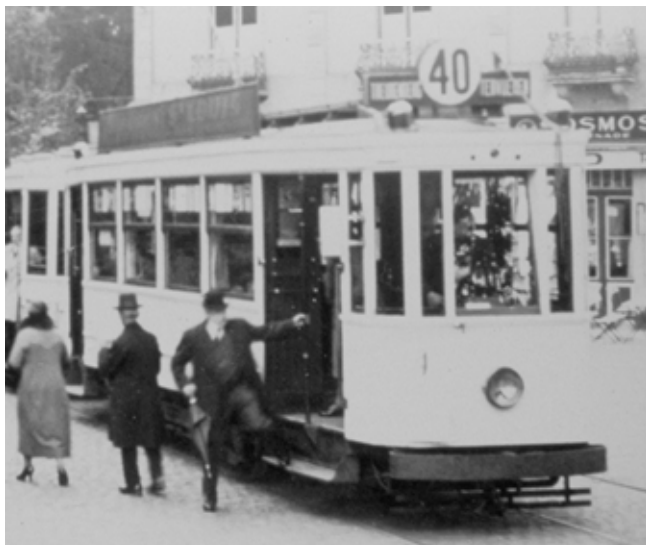
Het Noordstation in de jaren '30.



Eerste elektrische trams op de noord-zuidverbinding (1894).



Tram van de NV Chemins de Fer à voie étroite de Bruxelles in Elsenne-Boondaal voor de stelplaats in Woluwe (1897).



Op zondag brengt lijn 40 wandelaars naar Vier Armen in Tervuren (1930).



KANNEN OP DE TRAM

Tijdens de oorlog van '14-'18 loopt het leven niet altijd over rozen.

Tijdens de oorlog van '14-'18 loopt het leven niet altijd over rozen. Er zijn enorme tekorten, ook aan vervoermiddelen om producten te leveren. De Brusselse tram brengt een oplossing. Op 17 mei 1917 wordt een rijtuig ingezet voor het dagelijks vervoer van melkkannen. Kort daarna worden daarvoor rijtuigen met opleggers gebruikt. Er zijn koeienstallen in Stokkel, Bosvoorde en Kuregem. Van daaruit vertrekken leveringen naar verschillende sectoren in de agglomeratie.

De eerste autobussen

De paarden die de omnibus trekken, mogen met pensioen. In 1907 verschijnen de eerste autobussen op het net. De eerste buslijn verbindt de Beurs met het gemeenteplein in Elsene. Later rijden er ook bussen op de lijn tussen het Noord- en het Zuidstation. Die loopt langs de Nieuwstraat, de Kleerkopersstraat en de Zuidlaan.



Garage van Autobus Bruxellois in de Frontispiesstraat. Autobussen van Renault (1924).

Autobus van Les Tramways Bruxellois op lijn 3, die tussen 1907 en 1913 reed tussen de Beurs en Elsene, als aanvulling op de straatomnibus.



DE TROLLEYBUS, HET NEEFJE VAN DE ELEKTRISCHE BUS

Verwar de autobus niet met de trolleybus.

De eerste is uitgerust met een thermische motor. De trolleybus heeft ook banden, maar wordt aangedreven door een elektrisch gevoede motor. Die stroom bereikt de bus via twee luchtlijnen (ook bovenleiding genoemd). Er is ook een verschil met de elektrische bussen die op ingebouwde batterijen rijden. In Brussel rijden tot 1964 24 trolleybussen op lijn 54, tussen Vorst en Machelen.

II. DE START VAN DE MIVB

DE JAREN '50



Henri Mausstraat, langs de Beurs
in de jaren '50.

Oprichting van de MIVB

Op 1 januari 1954 wordt de MIVB officieel opgericht. De Belgische staat, de provincie Brabant en 21 Brusselse gemeenten sluiten zich aan bij de nv 'Les Tramways Bruxellois', waaruit de 'Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel' ontspruit. Op dat moment behoort het kapitaal van de MIVB voor de ene helft toe aan de overheid en voor de andere helft aan de nv Les Tramways Bruxellois. Vandaag is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hoofdaandeelhouder (99%).

De MIVB neemt haar eerste buslijn in gebruik

Op 16 juli 1956 wordt de eerste buslijn in gebruik genomen, uitsluitend beheerd door de MIVB. Die lijn draagt het nummer 49 en verbindt het Bockstaelplein met het Zuidstation. De eindhalte bevindt zich op de Fonsnylaan. 's Avonds rijden er geen trams op de lijn. Al snel worden ook de lijnen 29 en 36 in gebruik genomen.



De eerste eigen beddingen

In 1957 bereidt Brussel volop de Wereldtentoonstelling van het jaar erna voor. Ook de MIVB laat zich niet onbetuigd. Ze bouwt haar spoornet uit en profiteert van de grootschalige wegenwerken die voor dit internationale evenement op stapel staan. Op de Heizel worden de eerste tramstations aangelegd, en de trams op de Grote Ringlanen en de Louizalaan krijgen een eigen bedding.



Een eerste tramtunnel

Tegelijk met de wegenwerken in de aanloop naar Expo 58, worden enkele tunnels gegraven die de doortocht van het openbaar vervoer moeten vergemakkelijken. De ontzettend belangrijke Grondwettunnel in de buurt van het Zuidstation wordt in die periode aangelegd door de ingenieurs van het Nationaal Verbindingsbureau (de spoorverbinding tussen noord en zuid). Vandaag is de tunnel een echte flessenhals. Precies daarom zal onder het Grondwetplein een dubbele tram/metrotunnel worden gegraven.



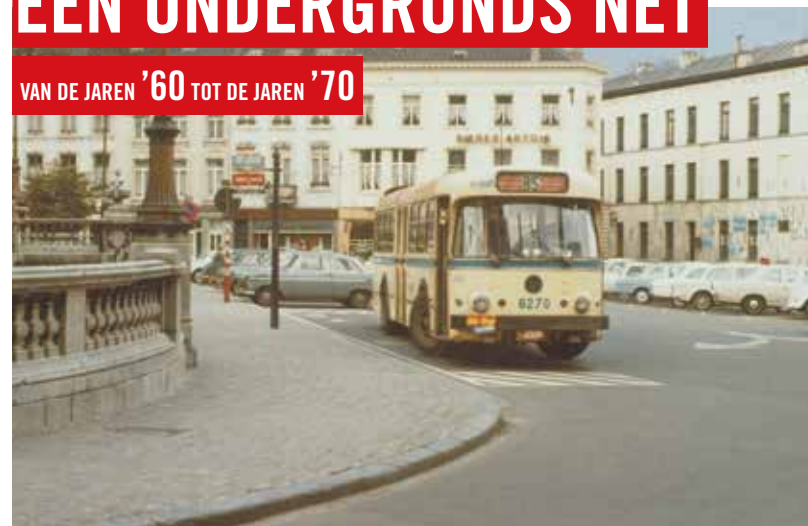
DE BESTUURDER, DE ENIGE DIE HET AAN BOORD VOOR HET ZEGGEN HEEFT.

Op de lijnen die de MIVB alleen beheert, is de bestuurder vanaf 1956 voortaan de enige die het aan boord voor het zeggen heeft. Hij bestuurt het voertuig en int de betalingen. Op de tramlijnen rijden nog 'ontvangers' mee, maar de voertuigen met slechts één beambte worden naar het hele net uitgebreid, dankzij een gecoördineerd reconversieprogramma voor de ontvangers, een herstructurering van de tarieven en van de inningen. Sinds 8 mei 1978 rijdt geen enkele bus of tram nog met een 'ontvanger' aan boord.



III. DE AANZET TOT EEN ONDERGRONDS NET

VAN DE JAREN '60 TOT DE JAREN '70



Een bus op lijn 85 op het Luxemburgplein in 1960.

De MIVB verkent de mogelijkheden ondergronds

In de jaren '60 is de bus populair. Het vervoermiddel is een stuk minder duur en flexibeler, en wint stilaan terrein op de tram. In 1964 verdwijnen 40 kilometer sporen en wordt het busnet van 40 km nog 185 km langer. Tegelijk zit ook de auto duidelijk in de lift. Om die concurrentiestrijd aan te gaan, verkent de MIVB de mogelijkheden ondergronds. Meteen een gelegenheid om een eerste ontwerp voor een ondergrondse tram - dat uit 1892 dateert - weer van onder het stof te halen...

Een bus op lijn 5 in de jaren '63-'65. Het is de eerste reeks bussen met een dubbele deur vooraan.



De bussen zitten vast in het autoverkeer, dat voortdurend toeneemt.



Eerste graafwerken voor de premetro

In 1965 starten de werken voor de aanleg van de premetro in de buurt van de Schuman-rotonde, op de latere oost-westverbinding. Er worden honderden mijnwerkers ingeschakeld, aangezien de mijnen in Limburg en Wallonië op het punt staan te sluiten. Zo hoeven hooggeschoolde arbeiders niet werkloos te worden. De beleidsmakers en ingenieurs anticiperen op de toekomst: in een eerste fase worden de tunnels door de tram gebruikt, maar hun afmetingen zijn ruim genoeg om ook metrostellen door te laten.

Grote verschuivingen op het net

De uitbouw van het ondergrondse net leidt tussen oktober 1967 en april 1968 tot aanpassingen aan het bovengrondse net. Het aantal lijnen wordt gerationaliseerd om een hoge frequentie te kunnen aanhouden en gemeenschappelijke assen te creëren die de integratie van de latere premetro zullen vergemakkelijken. Die herstructurering is de ingrijpendste ooit binnen de MIVB en gaat niet onopgemerkt voorbij. Het aantal reizigers van het openbaar vervoer loopt tussen 1967 en 1969 terug met 12,5%. Toch wordt dat verlies later ruimschoots goedge maakt.



Koning Boudewijn opent de premetro

Op 17 december 1969 opent koning Boudewijn het eerste stuk van de oost-westverbinding. Het gaat om 6 ondergrondse stations tussen het Sint-Katelijneplein en het Schumanplein. Een jaar later staat ook de premetro van de Kleine Ring op de rails. Het traject van zowat 2 km lang omvat 4 stations en wordt op 21 december 1970 in gebruik genomen.



De eerste premetrolijn wordt in 1969 in dienst gesteld tussen Schuman en De Brouckère. Het eindpunt ligt bovengronds op de Vismarkt, en vormt een lus waar reizigers kunnen in- en uitstappen.



Bussen met grote ramen

In 1967 wordt een nieuw bustype geïntroduceerd. Zij hebben niet langer aparte voorruitjes die in dakramen overlopen. Chauffeurs en reizigers kunnen voortaan het Brusselse landschap bewonderen door brede ramen. In de voertuigen stroomt daglicht overdadig binnen. Ook aan het comfort en de veiligheid werd gesleuteld.

Een bus met grote ramen op lijn 80 op de Montgomery-rotonde in de jaren '78-'79.



Twee stuurposten voor één tram

De vloot van de MIVB breidt uit en moderniseert. In 1973 maken trams een kleine revolutie door met de levering van 30 bidirectionele voertuigen. Die trams tellen twee stuurposten en deuren op de beide flanken. Dat biedt niet alleen qua inrichting een aantal voordelen. Zodra de bestuurder de eindhalte veilig bereikt, verlaat hij zijn post, loopt naar de andere kant van de tram en kan met een minimaal aantal manoeuvres weer in de andere richting vertrekken.

Een tram van lijn 90 met twee stuurposten.



Gelede voertuigen

Ondanks de moeilijke economische context, koopt de MIVB in 1972 nieuwe voertuigen aan om de vloot uit te breiden: voor het eerst verschijnen gelede trams in het straatbeeld. Het succes van de bidirectionele voertuigen die in datzelfde jaar werden geleverd, zet de MIVB ertoe aan de bestaande trams te moderniseren en eveneens te voorzien van twee stuurposten.

WELKE KLEUR KRIJGEN DE ZITJES IN DE METRO?

Aan het begin van de jaren '70 bereidt de MIVB vlijtig de komst van de metro voor. Van 6 mei tot 21 juni 1972 haast de massa zich naar de Ravensteingalerij voor een bezoek aan de tentoonstelling rond de toekomstige metro. Het publiek mag er zich uitspreken over de kleur van de zitjes en van het interieur in de metrostellen. Voor die gelegenheid bouwt de MIVB een deel van een metrostel en een deel van het stationsperron op ware grootte na, voorzien van alle afwerkings- en uitrustingselementen.





IV. DE METRO DOORKRUIST BRUSSEL

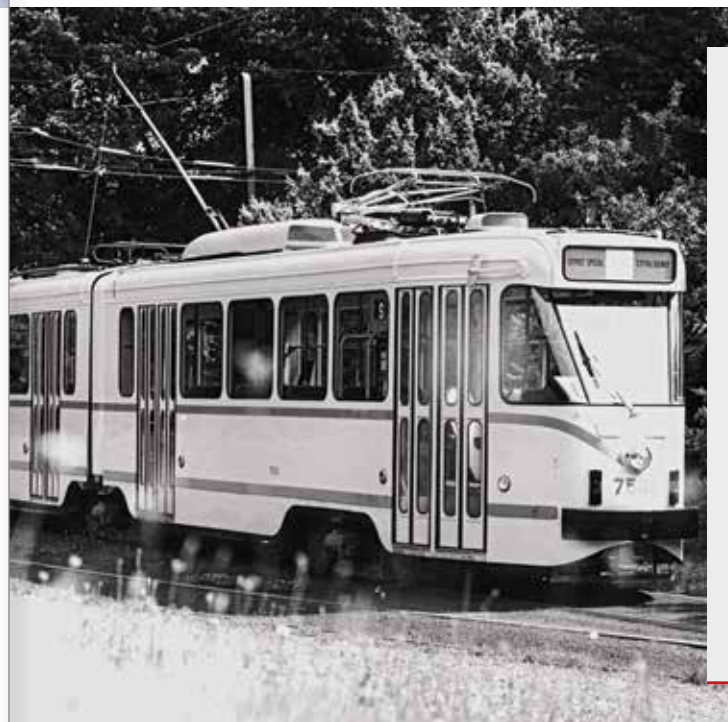
VAN DE JAREN '70 TOT DE JAREN '80

De metro wordt met toeters en bellen ingewijd

Op 20 september 1976 wordt de eerste metrolijn in Brussel onder ruime publieke belangstelling geopend. Dat ging gepaard met een enorme volkstoeloop die de hoofdstad sinds de bevrijding niet meer had gekend. De lijn is 11 km lang en bedient een gemeenschappelijke as tussen De Brouckère en Merode. Ter hoogte van de Tervurenpoort is er een splitsing richting de zuidoostelijke (Beaulieu) en noordoostelijke (Tomberg) wijken. Voor de gelegenheid worden 45 metrostellen ingezet. De Brusselaars zijn gek op dit nieuwe, hypermoderne vervoermiddel.

De metro duikt onder het kanaal

Op 8 mei 1981 wordt de metrolijn die het oosten van de agglomeratie met het stadscentrum verbindt in westelijke richting verlengd, waardoor een deel onder het kanaal door loopt en daar drie nieuwe stations aandoet: Graaf van Vlaanderen, Zwarte Vijvers en Beekkant. Een metrotunnel onder het kanaal graven blijkt een gevaarlijke operatie, maar de ingenieurs brengen de uitdaging tot een goed einde. Hetzelfde doen ze op de Kleine Ring, waar de metro het kanaal oversteekt ter hoogte van het Saincteletteplein.



'JEF, DE FLÈCHE IS AF!'

In 1969 duikt de bovengrondse tram ook ondergronds en maakt gebruik van de eerste premetrotunnels. Daarom moet het systeem voor stroomafname worden aangepast. Aangezien de tunnels niet erg hoog zijn, kan de stroom niet via een bovenleiding worden doorgegeven. En dus maakt de stroomstang plaats voor de pantograaf. In 1977 rust de MIVB er alle trams mee uit. 'Jef, de flèche is af!' klinkt alleen nog de oudere generatie Brusselaars bekend in de oren.



De komst van gelede bussen

Om het hoofd te bieden aan de toevloed aan reizigers (ja, dan al!) op lijn 71, bestelt de MIVB bussen die meer passagiers kunnen vervoeren. In 1985 verschijnen de eerste gelede bussen in het Brusselse straatbeeld. De maatschappij zet er op dat moment 25 in. Hun aantal breidt steeds uit en tegen 2015 maken ze 40% van de vloot uit.



ONDER DE IRIS-VLAG

In januari 1989 verenigt de MIVB zich onder het symbool van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de iris. De vierde staatshervorming maakt de drie Gewesten bevoegd voor het organiseren van openbaar vervoer. Het staat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortaan vrij het stedelijk en gewestelijk verkeer op haar grondgebied naar eigen goeddunken te organiseren.

Twaalf nieuwe stations

In 1982 bestrijkt het ondergrondse MIVB-net in Brussel een heus ondergronds tunnelcomplex. Op de oost-westverbinding openen 12 nieuwe metrostations de deuren voor de reizigers: in het oosten richting Sint-Lambrechts-Woluwe, in het zuidwesten richting Anderlecht en in het noordwesten richting Koekelberg, Jette en Laken.



De metro groeit in oostelijke en westelijke richting uit

In 1985 blijft de metro niet stilstaan in de Brusselse ondergrond. De oost-westverbinding wordt aan de ene zijde tot aan Herrmann-Debroux verlengd. Aan de andere zijde tot aan de Heizel en Veeweide.

Een 'echte' metro op lijn 2

Op 2 oktober 1988 viert Brussel de omschakeling van lijn 2 op de Kleine Ring, die tot dan toe door ruime trams werd bediend, naar een heuse metrolijn. Een opsteker voor de ingenieurs, die zodra de beslissing vaststond, minder dan twee jaar de tijd hadden voor de realisatie van de studies en de uitvoering van de werken. Dat was een belangrijke fase die het pad effent naar een volwaardig uitgebouwd metronet.

Vijf nieuwe stations op de Kleine Ring

Bij de omschakeling naar metro in 1988, wordt lijn 2 op de Kleine Ring (die tot dan Louiza met Rogier verbond) eveneens verlengd. Niet minder dan vijf nieuwe stations openen de deuren: Ribaucourt, IJzer, Munthof, Hallepoort en Zuidstation.



V. EEN NET TEN DIENSTE VAN DE KLANT

DE JAREN '90

De MIVB verjongt haar imago

In 1991 meet de MIVB zich een nieuwe visuele identiteit aan: de voertuigen worden in stralend geel getooid, de letters 'MIVB' worden in een blauwe rechthoek geplaatst bovenop een rode punt met een helling van 12,5° (de hellingsgraad van een renner in volle actie). Daarmee wordt verwezen naar de manier waarop het openbaar vervoer de stad in beweging brengt.

Gloednieuwe bussen

De busvloot van de MIVB heeft al heel wat jaartjes op de teller. Tijd voor vernieuwing. In 1991 beslist de MIVB alle voertuigen geleidelijk te vervangen. De nieuwe autobussen worden uitgerust met een voor die tijd baanbrekende technologie: een topsnelheid van maximaal 70 km/uur, een volledig verlaagde en horizontale vloer, de keuze voor slijtvaste binnen- en buitenmaterialen die ook bestand zijn tegen corrosie en vandalisme.

Tijd voor aardgas

Respect voor het leefmilieu wordt voor de MIVB een prioriteit. De vervoersmaatschappij is klaar voor een nieuwe stap in de technologische evolutie. In 1993 wordt de vloot uitgebreid met 60 nieuwe bussen, waarvan er 20 rijden op samengeperst aardgas. In Haren wordt een compressiestation gebouwd, gefinancierd door het Brussels Gewest. Daar kunnen de voertuigen bijtanken terwijl ze geparkeerd staan.

Wanneer komt de volgende metro?

In 1994 gaan rode lampjes knipperen op Infodyn-borden (dynamische informatie) in de metrostations op de oost-westverbinding: een revolutie qua reizigersinformatie. Dankzij die technologische innovatie kunnen reizigers zien waar hun metrostel zich op de lijn bevindt en zo precies achterhalen hoe lang ze nog moeten wachten vóór die het station bereikt. De dynamische informatie is nu ook beschikbaar op de bovengrondse lijnen: in totaal zijn zowat 1.450 bovengrondse haltes (de drukst bezochte) uitgerust met borden waarop de wachttijd kan worden afgelezen.





De tram krijgt een nieuwe look

Is dit het einde van het traditionele beeld van de beroemde tram 33 van Brel? Eind april 1994, honderd jaar nadat de eerste elektrische trams in Brussel rondreden, zorgt de komst van de T2000 voor futuristisch ogende voertuigen op het net doorheen de hoofdstad. De lagevloertram met brede deuren is ruim en comfortabel voor de reizigers.

Verdere uitbreiding van de metro

In 1998 wordt de metro doorgetrokken tot bij het Koning Boudewijnstadion. Een nieuw station Heizel opent de deuren. Aan de andere kant van het gewest starten de werken voor de verlenging van de metro tot aan het Erasmusziekenhuis. Dat gedeelte wordt in september 2003 ingewijd.





DE JAREN 2000

Een van de eerste midibussen
van de MIVB

Bussen in miniversie

In 2000 maken nieuwe kleintjes hun opwachting binnen de vloot van de MIVB: de Midibus en de Cito. De midibussen zijn kleiner dan de traditionele bussen en kunnen een vijftigtal passagiers vervoeren. Ze blijken het aangewezen vervoermiddel voor residentiële wijken en zijn ideaal tijdens de daluren.

De verlenging van lijn 94

De werken met het oog op de verlenging van tramlijn 94 van het Wienerplein tot aan het station Herrmann-Debroux, starten in 2005. De tram rijdt er in een volledig eigen bedding langs de Vorstlaan en biedt nieuwe aansluitingen op de metro (lijn 5: Herrmann-Debroux - Erasmus). Vandaag loopt lijn 94 tot aan metrostation Roodebeek, goed voor een aansluiting op metrolijnen 1 en 5. Uitbreiding wordt voorzien tot aan de Marcel Thiry laan, ter hoogte van de Cora in Woluwe. Op die manier moet er in het oosten van Brussel een grote ringlijn ontstaan.



Trams van de nieuwste generatie

In maart 2006 wordt een nieuwe generatie trams in de straten van Brussel opgemerkt: de T3000 is 32 meter lang. De tram is gestroomlijnd, ruim, comfortabel, toegankelijk én milieuvriendelijk. Daarmee waait er een 'art nouveau'-wind door de MIVB. De hele vloot wordt meteen ook in een nieuw jasje gestopt en kleurt niet langer geel/blauw. Voortaan wordt zilver gecombineerd met brons, koper of goud. In het najaar maakt de T4000 zijn opwachting: met een lengte van 43 meter kan die tot 258 passagiers vervoeren.



Een Boa glipt de metro binnen

We hebben het niet over slangen uit het tropisch regenwoud. De Brusselse Boa maakt in 2008 zijn intrede op het MIVB-net. Het nieuwe metrostel met een revolutionair design en een lengte van 94 meter heeft zijn naam niet gestolen. De zes rijtuigen zijn door flexibele elementen met elkaar verbonden, zodat de reizigers zich moeiteloos van het ene compartiment naar het andere kunnen begeven. De Boa zorgt voor wat extra ademruimte op het net, dat door almaar meer reizigers wordt gebruikt.

Noctis brengt de nachtraven thuis

Geen zin om het einde van de film te missen? In het weekend liever een beetje later thuis dan gewoonlijk? Dat kan, dankzij een netwerk van nachtbussen. Het in 2007 gelanceerde Noctis laat bussen tijdens het weekend rijden van middernacht tot 3 uur 's ochtends. Feestbeesten en andere nachtuilen komen zo weer veilig op hun bestemming.



De MIVB vormt een lus langs de Kleine Ring

Een heuse omwenteling vindt plaats in het voorjaar van 2009. De Brusselse metro ondergaat de meest ingrijpende evolutie ooit sinds de inwijding in 1976. Wat gewoonlijk wordt omschreven als de 'lusvorming' van lijn 2 op de Kleine Ring, is in feite een verregaande reorganisatie van het ondergrondse net. De nieuwe metro beschikt voortaan over 4 lijnen (1 en 5 op de oost-westverbinding, 2 en 6 op de Kleine Ring). De noord-zuidverbinding van de premetro wordt volgens diezelfde structuur uitgebouwd.

Om hoe laat komt mijn bus?

Om onmiddellijk en precies te weten wanneer het volgende voertuig aankomt, kunnen reizigers met hun smartphone de QR-code op de dienstregeling in de halte scannen. Dat gaat snel en eenvoudig. Handig!

Onder impuls van de technologische vooruitgang mikt de MIVB steeds meer op informatie in real time. Als aanvulling op de website www.mivb.be wordt in 2010 de mobiele site m.mivb.be gelanceerd, samen met een aantal apps voor Android en iPhone. De MIVB bespeelt dus ook de sociale media om klanten te informeren en vragen in real time te beantwoorden.



De MIVB laat van zich horen

Handig en geruststellend: het systeem waarbij een stem de volgende halte aankondigt. Na de metro en de tram is het eind 2013 de beurt aan alle bussen om ook op dit aankondigingssysteem over te stappen. Een première in België waarmee de MIVB u het leven vergemakkelijkt...

Een nieuwe tramlijn

In november 2015 worden de eerste sporen van tramlijn 9 aangelegd. De nieuwe lijn wordt in september 2018 ingewijd en verbindt het metrostation Simonis, Oude Afspanning, de Tuinwijk van Jette en het universitair ziekenhuis van de VUB, tot aan de Dikke Beuklaan. In een tweede fase wordt de lijn tot aan de Heizelvlakte doorgetrokken.



Bussen ontketen een... energierevolutie

In 2018 kondigt de MIVB een heuse energierevolutie aan, dankzij de aankoop van nieuwe, 100% elektrische en elektrisch hybride bussen. In juni opent de vervoersmaatschappij lijn 33 tussen de beneden- en de bovenstad. Een nieuwe lijn waarop zeven volledig elektrische Citybussen worden ingezet. Die zijn iets kleiner dan de standaardbussen, wat ze bijzonder geschikt maakt voor de smalle straatjes in het stadscentrum. Vijf elektrische standaardbussen en 25 elektrische gelede bussen worden tussen eind 2018 en half 2019 op het net ingezet.

Tot slot zullen ook zowat 250 elektrisch hybride bussen (110 standaardexemplaren en 141 gelede bussen) geleidelijk in de Brusselse straten opduiken. Dankzij deze omschakeling wordt reizen met het openbaar vervoer nóg milieuvriendelijker.

De metro ondergaat een verjongingskuur

De oost-westverbinding van de metro werd meer dan 40 jaar geleden in gebruik genomen. Hoog tijd voor een verjongingskuur. Er wordt een nieuwe veiligheidssignalisatie geïnstalleerd. Die moet het mogelijk maken de doortochtfrequentie van de metrostellen (momenteel: 2 min 30 op de lijnen 1 en 5 tijdens de spitsuren) te verhogen en zo op termijn de capaciteit van de metro te verdubbelen. De nieuwe signalisatie wordt tegen 2020 op het eerste deel van de lijnen 1 en 5 in gebruik genomen. De MIVB bestelde 43 nieuwe metrostellen om te kunnen inspelen op die hogere frequenties en op toekomstige ontwikkelingen binnen het net.



■ Toekomstig station Riga

Een nieuwe metrolijn

De komende jaren vindt het metronet een tweede adem: er wordt een nieuwe lijn aangelegd. Met de toekomstige lijn 3 voldoet de MIVB aan de almaar grotere nood aan openbaar vervoer in het noorden van het gewest. In die optiek wordt de huidige Noord-Zuidverbinding, een premetro-as, tot metro omgevormd. De tunnel wordt met meer dan 4 km verlengd, tot voorbij het Noordstation, tot aan Bordet. Zo komen er zeven nieuwe stations bij. Op termijn zal de nieuwe Noord-Zuidverbinding over een afstand van 10,3 km achttien stations tellen. Zo wordt het mogelijk om Brussel via het stadscentrum in een 20-tal minuten te doorkruisen.

■ Toekomstig station Vrede



■ Toekomstig station Colignon



■ Toekomstig station Linde





VI. VERGEET UW TICKET NIET TE VALIDEREN



| 1901



| 1905



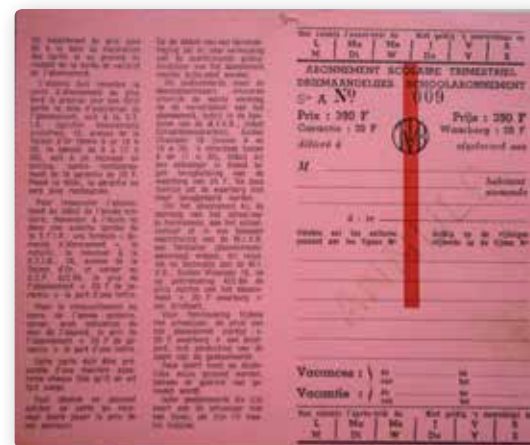
| 1919



| 1930

Eén ticket per lijn

Vóór de Tweede Wereldoorlog bepaalden de privémaatschappijen die het stedelijk personenvervoer verzorgden elk hun eigen tarieven. Er waren net zo veel verschillende tarieven als trajecten. Het ticket dat reizigers kochten, was alleen geldig op de betrokken lijn. Sinds de oprichting van de MIVB worden de tarieven gelinkt aan criteria die de evolutie ervan bepalen. Ieder jaar legt de Brusselse regering de tarieven vast. Vandaag staat de prijs van een ticket trouwens los van het traject dat de reiziger aflegt.



| 1962



| 1983



| 1973



| 1986



| 1996

Een abonnement op de premetro, de tram, de bus of de trein

In de loop der jaren lanceert de MIVB een brede waaier aan tickets in functie van de reisfrequentie, de leeftijd en de socio-economische achtergrond van reizigers. In 1970 wordt het MIVB-abonnement gelanceerd. Daarmee kan niet alleen op het net van de MIVB, maar ook op de rest van het openbaar vervoer (MIVB, NMBS, TEC en De Lijn) in Brussel worden gereisd.

Een overvloed aan ruitjes

In 1972 beschikken de bestuurders voor het eerst over kaartontwaarders waarmee ze na het verdwijnen van de ontvangers de vervoersbewijzen kunnen verwerken. Het mechanische systeem knipt een ruitje uit de kartonnen vijf- of tienrittenkaarten. De tickets geven recht op een overstap en worden daarna door een speciaal daarvoor ontworpen toestel gevalideerd.



Een schoolabonnement voor het hele net

In 1974 lanceert de MIVB een nieuwe formule: het schoolabonnement. In tegenstelling tot zijn voorloper (enkel geldig op de door de leerling gebruikte lijn voor verplaatsingen tussen de woning en de school), biedt dit abonnement toegang tot alle lijnen op het net. Het huidige schoolabonnement van de MIVB is vandaag één jaar geldig op het hele net, zelfs tijdens het weekend en schoolvakanties, én op de Noctis-nachtbussen.





Oranje toestellen aan de macht

De oranje toestellen (zoals de nieuwe kaartontwaarders van de MIVB toen werden genoemd) duiken in 1993 overal op het net op. Om een ticket te valideren, moeten reizigers hun magneetkaart in het PRODATA-toestel stoppen. Dat neemt de fakkel over van de oude mechanische kaartlezers, die elke keer een vierkantje uit het ticket knipten tot de vloer vol kartonnen vierkantjes lag.

Het Jump-ticket

Van een trein van de NMBS overstappen op een bus van De Lijn of de TEC om daarna verder te rijden met een tram van de MIVB, of omgekeerd? Het kan allemaal, dankzij het Jump-ticket (dat zijn naam niet heeft gestolen). Het nieuwe vervoerbewijs (dat zowel door de MIVB, De Lijn en de TEC als de NMBS wordt gebruikt) wordt in februari 2003 gelanceerd. Jump-vervoerbewijzen kunnen vandaag op een MOBIB Basic of een gepersonaliseerde MOBIB-kaart worden opgeladen.





GO-verkoopautomaten

Waar kan u 24 op 24 uur een ticket of abonnement kopen? Aan een GO, natuurlijk. In 2007 doen de eerste GO-verkoopautomaten (die al in de metro staan) ook hun intrede in de belangrijkste bovengrondse haltes. Vandaag staan de verkoopautomaten over de hele stad verspreid. Daarnaast kunnen reizigers tickets kopen aan een KIOSK, in een BOOTIK, bij verdelers of vanuit hun luie zetel via Go Easy (online).



De MOBIB-revolutie

In mei 2008 lanceert de MIVB de MOBIB-chipkaart: een kleine revolutie in de ticketverkoop. Om die te valideren, hoeven reizigers ze niet langer in een toestel te stoppen: ze houden ze gewoon vóór de lezer. MOBIB is een mobiliteitsportefeuille die zelfs toegang verleent tot de deelauto's van Cambio en de huurfietsen van Villo!. Ook tickets van andere operatoren (NMBS, TEC, De Lijn) kunnen worden opgeladen. De veralgemening van de MOBIB-chipkaart betekent het einde van de tickets met magneetstrip, die in 2016 verdwijnen. Occasionele reizigers kunnen hun ticket met een chip voortaan contactloos betalen.



Tijd voor de rode ontwaarders

Op 1 juli 2016 verdwijnen de tickets met magneetstrip. Om op het net te kunnen reizen, moeten passagiers voortaan over een MOBIB-chipkaart of een contactloos ticket beschikken. De 3.700 oranje ontwaarders (voor tickets met magneetstrip) verdwijnen dan ook uit de voertuigen en de stations. Enkel de 5.600 rode MOBIB-toestellen blijven over.



VII. EN MORGEN?

Het Brusselse openbaar vervoer krijgt jaar na jaar steeds meer wind in de zeilen. Om het hoofd te bieden aan de reizigerstoevloed en de evoluties in de stad, blijft de MIVB haar net uitbouwen (nieuwe tramlijnen, modernisering en verlenging van de metro, aankoop van nieuwe voertuigen, ...).

Tussen 2019 en 2028 is in 6,2 miljard euro investeringen voorzien.

Meer informatie over de recentste realisaties van de MIVB en de lopende projecten leest u in het laatste activiteitenrapport:

mivb.brussels/activiteitenverslag

Volg de actualiteit rond de MIVB op de sociale media. [!\[\]\(339a16584d5da0f0a3ca4e9ec17bf6a1_img.jpg\)](#) [!\[\]\(e06a1d39938b2f5d7a2c3618fea4f77f_img.jpg\)](#) [!\[\]\(23ac9e28f2600a1e787d149d7f76716a_img.jpg\)](#)

Verantwoordelijke uitgever
Françoise Ledune

Realisatie en opmaak
Communicatie

**Maatschappij voor het Intercommunaal
Vervoer te Brussel**
Koningsstraat 76 - 1000 Brussel

Editie december 2019

www.mivb.brussels

